

Die neue Generation - ein V4 der es in sich hat

Test der Honda VFR1200F auf Mallorca 2010

Schnee und Eis beherrschen das Geschehen bis Nizza runter, knackige Minusgrade lassen jede Gedanken ans Motorradfahren einfrieren. Da kommt ein Honda VFR1200F-Testtag auf Mallorca genau richtig, um dem Frost wenigstens einen Tag zu entfliehen. Also ab nach Malle und eine neue Generation von Motorrad testen – einen V4, der es in sich hat - die Honda VFR1200F.

In ihr stecken einige Jahre Entwicklung, die hauptsächlich aus Europa kam, denn die VFR1200F soll vorrangig ein Bike für den europäischen Markt sein. Also sollte sie auch die Bedürfnisse der hiesigen Kundschaft bedienen und ein sportlich zu fahrender Tourer sein, mit dem man eine schnelle Solofahrt genau so gut wie einen langen Urlaub mit Sozios und viel Gepäck erleben kann. Soll eben ein Bike für die Kunden der inzwischen mit Kultstatus belegten VFR sowie der Doppel-X sein - kurzum ein Bike für den "Roadsport". Eine große Herausforderung! Treffen hier doch V- und Reihenmotoren mit völlig unterschiedlichem Charakter aufeinander – aber dazu später mehr.



Als erstes verpassten ihr die Ingenieure einen 50%igen Hubraumzuwachs auf satte 1.237ccm, was dem V4 eine Leistung von 172PS (127KW) mit 129Nm bei 8.750 U/Min entlockt. Wobei bereits bei knapp 4.000U/Min die 100Nm-Grenze überschritten wird. Des Weiteren ließ Projektleiter Yosuke Hasegawa einen Sporttourer entwickeln, der die Hondatradition „VFR – das Technik-Flaggschiff“ weiterleben lässt.



So wurde in ihr die auf der Intermot 2008 vorgestellte Studie des X-Face Scheinwerfers perfekt umgesetzt, der sich nahtlos in die zweilagige Verkleidung einfügt, welche durch ruhige Linien und absolut cleane Flächen aufwartet. Diese doppelte Bauweise dient aber nicht nur der Optik. Sie soll vielmehr den ankommenden Luftstrom ohne jegliche Verwirbelung ins und ums Motorrad leiten, es somit auch bei hohen Geschwindigkeiten durch

einen „Düseneffekt“ stabil halten. So atmet der V4 immer gleichförmig anströmende Luft ein und im gleichen Zuge nimmt die übrige die Abwärme optimal mit und leitet sie hinter den Füßen des Fahrers hinaus. Raffiniert und schön zugleich. Eingerahmt ist das ganze durch Spiegel blinker mit Positionsleuchten (aus der Fireblade), was ihr ein unverwechselbares Gesicht verleiht. Ein netter Nebeneffekt ist, dass durch die vom Scheinwerfer entfernte Position die Auffälligkeit bei Dunkelheit erhöht wird. Laut einer Studie erkennt man ein so gekennzeichnetes Fahrzeug um knapp 0,2 Sekunden schneller als wenn es herkömmlich beleuchtet wird - hört sich wenig an, kann aber entscheidend sein.

Am oberen Ende der Seitenverkleidungen schmiegt sich der Tank ebenfalls geschmeidig in die Verkleidung ein. Er führt uns zu einem wesentlichen Punkt der VFR1200F – der Taille. Diese ist so schmal, dass selbst kleinere Fahrer und natürlich auch Fahrerinnen aufsitzen können, ohne einen

festen Stand zu verlieren. Der Schrittwinkel wurde so klein gehalten, dass selbst ich mit 193cm noch locker eine Handbreite im Stand zum Sitz frei habe. Und wem das nicht reicht, der kann die Sitzbank noch gegen eine niedrigere austauschen. Irgendwie erinnert mich der Blick von oben an eine bestimmte Zahlenkombination – 90-60-90 – einfach gelungen.



Sitzt man nun auf ihr, so stellt sich schnell dieses typische Hondagefühl ein, dieses Gefühl, genau am richtigen Platz zu sitzen, eins zu sein mit dem Motorrad. Aber richtiger Platz? Moment – da stimmt doch was nicht! Blinker und Hupe sind vertauscht. Honda möchte nach und nach die Bedienelemente optimieren. So wurde neben der Form aller Knöpfe und Schalter auch die Position der Hupe bzw. Blinker vertauscht. Was sich auf den ersten Blick als unnötig empfinden lässt, sollte sich beim späteren Fahren nach einer kurzen Eingewöhnungszeit als perfekt passend herausstellen, da der Daumen in der Regel eh immer mehr unten sitzt.

Die Armatureneinheit ist wie bei Honda üblich sehr übersichtlich aufgebaut. Man findet sofort alle Informationen die man benötigt und kann auch während der Fahrt die Knöpfe gut bedienen. Ein kleines Highlight ist für mich hier, dass Honda endlich eine Ganganzeige integriert hat, da ich zu denen gehöre, die gern den 7.Gang suchen. Blickt man etwas höher sowie links und rechts, so sieht man auch endlich gut nach hinten. Also ein Blick in den Spiegel ist nun nicht mehr mit Ellenbogenwegdrehen verbunden.



Apropos hinten. Hier hat sich Honda auch wirklich mal was einfallen lassen, wie man ein Kofferträgersystem platzsparend und vor allem absolut unauffällig integrieren kann. So kann man einfach und schnell das Original Honda Kofferset und Topcase anbringen, ohne Schraubarbeiten verrichten zu müssen. Kleines Manko ist aus meiner Sicht, dass in das Topcase nur ein Helm passt – dafür schaut's aber auch super und absolut passend zum Bike aus.

Den Abschluss macht ein VFR-typisch geformtes Rücklicht mit Blinkereinheit. Hier hätte man sich sicher auch über LED-Lichter Gedanken machen können, aber der Preis sollte ja unter 15.000 Euro liegen. Dieser Zahl fiel auch der Hauptständer zum Opfer, der optional angeboten wird. Wobei man diesen auch nicht unbedingt braucht, da die VFR1200F ja mit einem Kardantrieb ausgestattet ist und somit das lästige Ketteschmieren und -spannen entfällt. Ein weiteres schönes Detail ist die Lackierung, welche durch ein neuartiges Lackierverfahren eine besondere Tiefenwirkung erzeugt und der V4 einen sehr edlen Charakter verleiht. Sicher auch ein Verdienst des temperamentvollen spanische Designer Teofilo Plaza. Man spürt einfach, dass in der VFR1200F einiges an südländischen Temperaments verarbeitet wurde.

Genug der Theorie und meiner ersten Empfindungen. Am Vorabend der Testfahrt konnte ich mit 4 weiteren Teilnehmern aus der VFR- und XX-Szene dem Produktplaner Norbert Klein einige spezielle Fragen stellen und auch auf die teilweise sehr kritisch geschriebenen Testberichte in der Fachpresse eingehen. Norbert nahm sich richtig viel Zeit für uns und beantwortete all unsere Fragen kompetent und wie ich fand sehr ehrlich - auch die eher kritischen.

So interessierte mich als erstes, warum die neue VFR ihre 173PS nicht bis zu Ende ausspielen darf? Honda hat hier bewusst entschieden, aus dem Wettrüsten à la Hayabusa oder ZZR auszusteigen und das Bike auf 250Km/h zu begrenzen. Dies geschieht, in dem im 6.Gang die Drosselklappen, welche

nun elektronisch und nicht mehr direkt über den Gasgriff bedient werden, ab einer bestimmten Geschwindigkeit nicht weiter geöffnet werden können und das Bike sanft an die 250km/h (Tacho sicher 270km/h) herangeführt wird. Diese Begrenzung hat natürlich auch noch einen weiteren monetären Aspekt, denn durch die verringerte Topspeed konnte ein etwas kleinerer und somit günstigerer Kühler verbaut werden. Des Weiteren erleichtert es eine optimale Abstimmung des Bikes.

Die Presse schrieb von einem eklatanten Leistungsloch bei 3.000 U/Min. Natürlich bricht die Leistung hier kurzzeitig ein. Die Messungen wurden aber auch im 5.Gang durchgeführt. Und da ein V-Motor von Haus aus im unteren Drehzahlbereich eher ruppig agiert, beginnt nun mal erst das Leben ab einer gewissen Drehzahl. Dies kennen aber alle V-Fahrer nur zu gut, ja sie lieben genau diese Art der Leistungsentfaltung, denn danach kommt der "Big Bang" der Spaß macht. Später auf der Straße im normalen Fahrbetrieb empfand ich dieses sogenannte Leistungsloch eh nicht – dazu aber später mehr.

Testwerte aus MOTORRAD 01/2010

<u>Beschleunigung</u>	<u>Gangübersicht</u>
0-100 km/h - 3,0 Sekunden	1.Gang: 99 Km/h
0-140 km/h - 4,7 Sekunden	2.Gang: 148 Km/h
0-200 km/h - 8,9 Sekunden	3.Gang: 189 Km/h
<u>Durchzug</u>	4.Gang: 222 Km/h
60-100 km/h - 4,5 Sekunden	5.Gang: 250 Km/h
100-140 km/h - 3,8 Sekunden	6.Gang: 276 Km/h
140-180 km/h - 4,1 Sekunden	
<u>Leistung</u>	
im 5.Gang gemessen: 165PS bei 10.100 U/Min	

263Kg Gewicht – unhandlich? Blödsinn! Honda hat durch eine konsequente Konzentration der Massen – wie bei der Fireblade – ein richtig handliches Bike gebaut. Das Gewicht spürt man erst beim Schieben, aber da hat man es ja nun auch einfacher, da man durch die schlanke Taille besser auf den Boden kommt.

Im weiteren Gespräch gingen wir dann noch auf die Antihopping-Kupplung ein, welche aus der Fireblade stammt und nur etwas weicher abgestimmt wurde. Ebenso stammen die 43iger Upside-Down-Gabel aus der Fireblade, welche nur mit etwas härteren Federn versehen wurde.

Ein gute Geschichte wird wohl die in Planung befindliche Mobilitätsgarantie sein. Hier tüftelt Honda noch am genauen Umfang, aber sie wird sicher die 3 Jahre Garantie und die auf 12.000Km verlängerte Kundendienstintervalle gut ergänzen.

Beim Thema Kundendienst gingen wir auch noch auf das üble Beispiel der Ventileinstellung an den V-Tec Maschinen ein. Honda hat hieraus gelernt und ist sich wohl bewusst, dass diese Technik nicht der Bringer war. Sicher eine tolle Technik, aber halt nicht für den Serienbetrieb.

Als leidenschaftlicher "Auspufftaucher" konnte ich mir dann die Frage nach Möglichkeiten für Zubehörtöpfe nicht verkneifen. Es wird wohl recht einfach möglich sein, da der Kat nicht im Topf sitzt und man hier also nicht die Abgasproblematik wie zum Beispiel bei der aktuellen Fireblade bekommt. Des Weiteren soll wohl die Demontage des Auspuffs recht leicht sein - 2 Schrauben lösen und fertig. Dies ist auch wichtig beim Reifenwechsel, denn leider muss man den Topf etwas wegdrehen, damit das Rad raus geht.



Tja, nun aber mal ran ans Bike. Halb zehn Uhr morgens, die Lederkombi sitzt, darunter 3 Schichten Funktionswäsche, damit man die zu erwartende Höchsttemperatur von knapp 10 Grad einigermaßen ertragen kann. Vor dem Aufsitzen noch schnell die Regen hose und Handschuhe unter der toll verarbeiteten Sitzbank verstauen und auf ihr Platz nehmen.

Unterm Sitz, der sich sehr leicht über das Schloss unter der Rückleuchte öffnen lässt, ist nun etwas mehr Platz für Werkzeug, Verbandskasten und Warnweste bereitgestellt. Der Raum wirkt sehr aufgeräumt, die Batterie ist einfach zugänglich und der Sicherungskasten klar strukturiert. Einzig die Kabel der Rückleuchte bzw. Blinker hätte man noch etwas besser verpacken können. Das Einrasten der Sitzbank geht zwar etwas schwer, da man den Sitz richtig ansetzen muss, aber ich denke mit etwas Übung klappt es auch hier schneller.

Nun also aufsitzen – zum ersten mal mit Kombi und nicht in bequemen Klamotten. Aber wie schon am Anfang beschrieben, sitzt man hervorragend. Der Sitz ist so schön geformt, dass man einen richtigen guten und satten Sitz hat.

Dann starte ich den V4 mal. Den Zündvorgang braucht man nicht groß zu erwähnen, da sie schon beim ersten kurzen Berühren des Starters hervorragend anläuft. Ein recht unauffälliger, leicht tiefer Ton liegt in der Luft. Gang einlegen, was auch sehr geschmeidig geht, Kupplung kommen lassen und los. Man fühlt sich sofort wohl auf ihr, als würde man schon immer eine VFR1200F fahren – hondatypisch eben. Kurz vor dem ersten Kreisverkehr kommt es zu Stop-and-Go-fahren. Hier fällt einem ganz leicht der Kardaneffekt beim Anfahren auf, aber nur im ersten Gang und auch nur bei sehr niedriger Geschwindigkeit. Beschleunigt man energisch die Gerade entlang, spürt man keinerlei Unterschied zum Kettenantrieb. Was man bemerkt ist der Sound, der ab 5.000 U/Min sehr vielversprechend wird. Auffallend hierbei war aber auch die Neigung zu Lastwechseln im 1. und 2.Gang unterhalb 2.000U/Min. Man spürt den Schlag deutlich, aber mit etwas Gefühl in der Gashand kann man ihn praktisch auf Null reduzieren.



Nach einem kurzen Stück Schnellstraße geht's links ab in die Berge. Die ersten Kurvenkombinationen laufen gleich hervorragend. Dieses - auf dem Papier - schwere Bike lässt sich spielerisch in und um die Kurven legen. Der aufgezo gene Dunlop fällt nicht weiter negativ auf – zum Reifenthema komme ich später nochmal ausführlich.

Erste Bremsversuche mit dem Combined ABS lassen auch keinen Zweifel an der hervorragenden Funktion. Hier sei auch gleich noch erwähnt, dass die ganzen Bremswegvergleiche mit der BMW K1200R sicherlich recht spannend aber nicht wirklich zu vergleichen sind. Denn durch die unterschiedliche Art der Vorderradfö h rung – Telegabel zu Telelever – können ganz andere Kräfte übertragen und so alles aus dem Reifen herausgeholt werden. Also Vorsicht beim Vergleichen der Bremswege!

Nach diesem kurzen Stück zum Eingewöhnen ging's an die Tankstelle. Laut Honda sollte Super Plus getankt werden, wobei Super auch völlig ausreichend ist. Alle Bikes gefüllt und ab hinauf in die Berge. Hier erwartete uns eine zum Teil völlig verdreckte, teils nasse und teils trockene Straße, die hin und wieder durch bachartige Wasserläufe unterbrochen war. Dies konnte aber den Fahrspaß nicht trüben. Die VFR lag perfekt auf der Straße und vermittelte ein sehr sicheres Gefühl.

Zwischendurch hielt ich mal kurz zum Bilder machen an und heizte dann etwas flotter der Gruppe hinterher und konnte so auch mal etwas sportlicher an die VFR1200F herantreten. Beim Hineinbremsen in leichter Schräglage oder beim schnellen Umlegen in S-Kombinationen ließ dann

allerdings das sichere Gefühl etwas nach, da ich ständig ein instabiles Vorderrad verspürte, welches ja mit einem Dunlop bereift war. Dazu aber auch nachher mehr – ich durfte ja noch die VFR mit Bridgestone BT021N testen!



Nach einigen Kilometern an der Steilküste entlang stellte ich fest, dass ich praktisch nur im 2. bzw. 3. Gang fuhr, da ich hier einfach einen tollen Zug verspürte. Wobei man beim Rausbeschleunigen aus den Kurven etwas Gefühl walten lassen musste, denn das Ding dreht ab knapp 6.000 U/Min gerne mal durch. Hat man das aber im Griff, dann macht es einen Heidenspaß, sich an dieser Grenze zu bewegen.

Nun machte ich mich bewusst mal an die Gänge 4, 5 und sogar 6 ran. Hier merkte man aber sofort den Unterschied der Motorentechnik. Unter 3.000 U/Min, also im 6.Gang bei 60Km/h Gas geben, geht nicht wirklich gut. Wobei die Laufruhe 10mal besser geworden ist als noch bei der 99er VFR800. Sie zieht also wohl gut raus, aber Fahrspaß ist das auf Dauer für einen jahrelangen Firebladefahrer nicht. Überschreitet man die 4 bis 5.000U/Min mal, dann geht aber ein Feuerwerk ab. Dann schiebt das Triebwerk die 267Kg (mit Fahrer 375Kg) schwere VFR brachial nach vorne, gepaart mit einem genialen Sound à la RC30. Bei kalter Straße dreht das Hinterrad auf der Geraden bei etwa 8.000 Touren durch!!! Also wieder ein oder zwei Gänge zurück. Hier ist dann auch nichts von einem Leistungsloch zu spüren. Man dreht am Gashahn, der ja nun komplett elektronisch ist, was man aber nicht wirklich spürt, und gut ist's. Kardangeräusche oder -effekte spürt man absolut nicht. Die Kraft wird direkt weitergegeben und dem Reifen überlassen. Einzig bei Schrittgeschwindigkeit vernahm ich ein Geräusch aus dem Kardanbereich, welches ich so noch nie gehört hatte – ein sehr leises Summen, aber nicht störend.



Was mir bei der Hatz an der Steilküste in Richtung Norden rauf aber auffiel war, dass der Kühler recht oft und lange lief. Wir hatten laut VFR-Temperaturanzeige um 10 Grad und der Lüfter lief schon des Öfteren. Lag es vielleicht daran, dass das Bike erst 500 Km hatte, oder benötigt sie doch viel frische Luft? Was Unangenehmes gab es hier jedoch auch noch. Beim leichten Anlegen der Vorderradbremse nervte ein Bremsenquietschen, welches zwar nur dann auftauchte, dies dann aber ständig. Ich bin mit 3 Bikes gefahren, und an zweien hatte ich diesen Effekt. Die Jungs von Honda haben es gleich aufgenommen und weitergeleitet!

Nach einem leckeren Mittagessen in Sóller sowie einigen Fotos im Hafen tauschte ich die



dunlopbereifte VFR gegen eine mit Bridgestonemaschine. Die Fachpresse hatte ja im Vorfeld den BT021 „verrissen“, was es zu testen galt. Hier bot sich die Überfahrt über Son Torella nach Inca perfekt an: Von 0 auf über 1.000 Meter. Wieder eine teils trockene, teils nasse Straße wartete auf uns – oben sogar mit ordentlich Schnee und somit also kalter Fahrbahnoberfläche.

Und? Für mich war der Bridgestone um Längen

besser. Keinerlei Rutschen oder ein unsicheres Gefühl wie am Vormittag stellte sich ein. Das Bike ließ sich hervorragend und zielsicher umlegen. Bei recht spätem Anbremsen von Spitzkehren kam es zu keinerlei „Ausbrüchen“. Aus den Kehren heraus biss sich der Reifen regelrecht in den Asphalt. Selbst auf schlechten Straßen, wo das Fahrwerk der VFR schon einiges ausbügelt, übernahm der Reifen den Rest. Schnelles Umlegen ging spielerisch. Also ich kann die Negativmeinungen überhaupt nicht teilen. Für mich war der Bridgestone der viel bessere Reifen! Wobei dies glaub auch an den Temperaturen lag, denn der Dunlop arbeitet einfach erst in einem höheren Temperaturfenster richtig gut, welches man auf Landstraßen bei 10 bis 15 Grad sicher nicht immer erreichen wird (schade, dass wir keinen Michelin Pilot Road 2 hatten).

Übern Berg drüber, vorbei an einem Kloster, ging es dann auf tollem Asphalt hinunter ins Landesinnere. Hier konnte die VFR nochmals ihre Leichtigkeit beweisen, wie spielerisch man auch enge Spitzkehren nehmen kann. Ein toller Effekt war das Blubbern im Auspuff bei hohen Drehzahlen im Schiebebetrieb – gefällt mir einfach. Was mir nicht ganz so gefiel waren die spürbaren Vibrationen in bestimmten Drehzahlbereichen. Was aber für einen V-Motor üblich ist und zu den Vorgängerinnen deutlich besser geworden ist.



Im Landesinneren warteten dann noch einige Kilometer Schnellstraße, auf der ich doch glatt mal alle Regeln vergaß und die 200Km/h knacken musste. Und wie ist der Windschutz? Ich kann praktisch mit meinen 193cm aufrecht sitzen ohne einen großen Druck am Helm zu

verspüren. Legt man sich dann auf den Tank, hat man nicht nur genügend Platz auf ihm, sondern praktisch Windstille um den Helm herum. Keinerlei Verwirbelungen oder störende Windgeräusche trüben die Fahrt – wow! Also eine zusätzliche Tourenscheibe braucht hier glaub kein Mensch.

Kurz vor dem Hotel musste ich dann doch nochmal schnell einen „Startversuch“ unternehmen. 4.500U/Min und Kupplung schnalzen lassen – Vortrieb ohne Ende – Gaswheely kein Problem. Nächster Gang rein ohne viel Kuppeln – mühelos und praktisch lautlos. Leider war dann die Gerade auch schon zu Ende. Aber beeindruckend war’s für solch ein Bike!

Mein Fazit: Honda hat hier eine neue Generation von Motorrad geschaffen. An die Optik werden sich einige vielleicht erst gewöhnen müssen, mir gefällt’s auf Antrieb sehr gut. Leistungstechnisch ist sie mehr als auf der Höhe der Zeit und Fahrtechnisch war sie für mich echt klasse. Wenn ich heute keine Fireblade mehr fahren könnte, wegen Sozusbetrieb oder eben doch wegen der sportlichen Haltung, dann wäre die VFR1200F meine erste Wahl. Sie macht einfach Spaß, mit ihr kann man heizen aber auch gemütlich touren ohne sich verstellen zu müssen. Für VFRler ein MUSS, für Reihenvierler eine echte ALTERNATIVE.



Bedanken möchte ich mich hier auch nochmals ganz herzlich beim kompletten Team von Honda, insbesondere bei Evelin Braunersreuther und Aaron Lang sowie Norbert Klein, die mir diesen Test erst ermöglicht haben. Aber auch unser Tourguide Gerhard (Drive-and-Fun) verdient ein riesen Lob für die tolle Fahrt über die Insel.



Technische Daten*

- Flüssigkeitsgekühlter V4-Viertaktmotor mit einen Zylinderwinkel von 76 Grad und Vierventil-UNICAM-Zylinderköpfe sowie einem Hubraum von 1.237ccm bei einer 81mm Bohrung und einem 60mm Hub
- Maximal-Leistung 173 PS (127 kW) bei 10.000 U/min [gemessen nach 95/1/EC]
- Maximal-Drehmoment 129 Nm bei 8.750 U/min [gemessen nach 95/1/EC]
- Elektronische Kraftstoffeinspritzung PGM-FI
- 18,5 Liter Tankinhalt inklusive 4 Liter Reserve
- Elektrostarter mit einer 12V/11,6AH Batterie und einer 570W Lichtmaschinenleistung
- Hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Kupplung im Ölbad mit Antihopping-Funktion
- Komplett gekapselter Kardanantrieb
- Vorne 43 mm-Ø-Upside-Down-Gabel, Federvorspannung und Zugstufen-Dämpfung einstellbar, 120 mm Federweg
- Hinten Pro-Link Aufhängung, Gasdruck-Stoßdämpfer, Federvorspannung stufenlos über Handdrehrad einstellbar, Zugstufen-Dämpfung einstellbar, 130 mm
- Abmessungen (LxBxH) 2.250 x 755 x 1.220 mm
- Radstand 1.545 mm; Lenkkopfwinkel 25,5°; Nachlauf 101 mm; Wendekreise 3,5 m; Sitzhöhe 815 mm; Bodenfreiheit 125 mm; Vollgetankt 267 Kg
- 120/70 ZR17M/C (58W) vorne und 190/55 ZR17M/C (75W) hinten auf einer 17M/C x MT 3.50 bzw. 17M/C x MT 6.00 Felge
- Vorne Combined ABS, Doppelscheibenbremse, 320 mm Ø, schwimmend gelagert, Sechskolben-Bremszangen, Sintermetall-Bremsbeläge
- Hinten Combined ABS, Einzelscheibe, 276 mm Ø, Zweikolben-Bremszange, Sintermetall-Bremsbeläge

* Alle Angaben ohne Gewähr. Alle Angaben entsprechen den zum Zeitpunkt der Drucklegung vorliegenden Informationen. Änderungen von technischen Daten und des Ausstattungsumfanges vorbehalten. (Stand 08.10.2009)